

[Stæhr Johansen.]

med hensigtsmæssig drift og med serviceniveauet at gøre og er naturligvis overordentlig vigtigt for områdets befolkning og for balancen mellem kollektiv og privat trafik. Det samme gælder fælles planlægning i detaljer, herunder tidsfølgen, medens spørgsmålet om kompetenceforholdet i den overordnede trafikplanlægning er mere uklart, i hvert fald i dag.

Regionalplanlægningen må ses som en helhed, og her har det stor betydning at få lovfæstet egnsplanrådets virksomhed. Tænker man sig både egnsplanrådet og trafikrådet lovfæstet som ad hoc-organer, er det jo sådan set et spørgsmål, om der bliver brug for en treleddet ordning med et hovedstadsråd, og jeg erindrer her om de forslag, der på dette område er fremsat af det konservative folkeparti. Men som sagt, det hører jo en anden diskussion til, og jeg skal derfor kun lige nævne det.

I det samarbejde, der har været mellem trafikministeren og hovedstadskommunerne om det foreliggende lovforslag, har det været magtpåliggende for kommunerne at understrege disses evne og vilje til at deltage i opgavens løsning med dannelsen af et stort busselskab. Vi, der har deltaget i disse forhandlinger fra kommunal side, har følt, at områdets kommunale problemer er vore, at staten med sine mange institutioner er, hvis jeg må bruge et særligt udtryk, lejer og ikke ejer af dette område kommunalt set. Der er ikke tale om noget hovedstatsområde, som en pudsig trykfejl i lovforslagets § 1 kunne give indtryk af — men hvad hjertet er fuldt af, løber pennen let over med. Derfor er det vigtigt, hvorledes sammensætningen af de organer, der skal bestemme, bliver, og hvad disse kommer til at bestemme over.

Må jeg om sammensætningen sige, at trafikrådet er foreslået sammensat af 7 medlemmer udpeget af regeringen og 6 af de kommunale repræsentanter. Her er det vigtigt, at formanden, der jo altså er den syvende, og som vælges af regeringen — de 6 vælges af trafikministeren, de 6 af kommunerne — og hvis stemme meget let kan blive udslagsgivende, er, som det udtrykkelig understreges, uafhængig af de interesserede parter. Måske burde det føre til overvejelse af, om det eventuelt skulle være folketinget

og ikke regeringen, der bestemmer, hvem der skal være formand. Man kunne også tænke sig, at formanden skulle have den interesse i foretagendet, som følger af, at han skulle være bosiddende i området. Men som sagt, det er alt sammen detaljer, som jeg mener vi kan drøfte i udvalget og se nærmere på.

Der bliver altså uden tvivl en række vanskeligheder af teknisk art, der skal overvindes i forbindelse med stiftelsen og udbygningen af busselskabets virksomhed til at begynde med, og senere kommer der jo en række problemer om pensionsspørgsmål og meget andet. Selv synes jeg, at det, man har fundet frem til, er en hensigtsmæssig og en retfærdig løsning.

Derfor vil jeg gerne sige, at jeg mener, de vanskeligheder, også med hensyn til overgangsbestemmelser, som uvægerlig vil komme, kan løses, men om de kan løses på den tid, trafikministeren forudsætter i sit forslag, er altså noget, som jeg i hvert fald i øjeblikket tvivler på.

Til slut vil jeg gerne takke trafikministeren for, at han tog initiativet til samarbejdet mellem stat og kommune om dette betydningsfulde forslag. Det har været et samarbejde, som begge parter ivrigt har deltaget i, hvor der fra begge sider er kommet et værdifuldt materiale på bordet, og hvor synspunkterne har fået lov til at brydes, så man har nået et resultat, der lover godt for det kommende samarbejde.

Derfor kan vi fra konservativ side tilsige positiv medvirken under den kommende udvalgsbehandling til at gennemføre lovgivningen stort set efter de angivne retningslinjer.

**Enggaard:** Der ligger jo en meget lang vej forud for, at vi i dag kan diskutere etableringen af hovedstadsområdets kollektive personbefordring.

Vi hilser fra venstres side med tilfredshed, at vi er kommet så langt, at vi i dag har et forslag, der kan danne udgangspunkt for de videre forhandlinger om den endelige udformning af dette. Når jeg siger den endelige udformning, hænger det sammen med, at det forslag, som trafikministeren har lagt frem, baserer sig på, at indenrigsministerens forslag om et storamt skulle realiseres. Nu ved enhver, at regeringen har frafaldet denne